

**1939**

**Uudet Chrysler mallit**

**ROYAL**

**IMPERIAL**

**CUSTOM IMPERIAL**

**varusteena**

**„VOIMAVARA”-**

**SÄÄSTÖVAIHDE**

**ja**

**VAIHDEVIPU**

**OHJAUSPYÖRÄN ALLA**



# 1939 CHRYSLER

**on taaskin kunniaksi  
mainehikkaalle nimelleen.**

Autoilijan kannalta katsoen uusissa 1939 Chrysler autoissa on hyvin mielenkiintoisia uutuuksia. Korin muoto jo yksistään on mielenkiintoinen, puhumattakaan kahdesta teknillisestä parannuksesta, jotka molemmat perustuvat järkiperäiseen ja johdonmukaiseen tutkimukseen sekä laajoihin kokeiluihin. Toinen näistä on useamman vuoden kokemuksen perusteella parannettu "Voimavara"-säästövaihte, suurimpia keksintöjä mitä milloinkaan on tehty räjähdysmoottorin yhteydessä käytettäväksi. Toinen on ohjauspyörän alle ohjaustangon sivuun asennettu vaihdevipu, jonka toiminta on kokonaan mekaaninen ilman minkäänlaisia epäkuntoon meneviä apulaitteita.

Silloin kun ensimmäiset Chrysler autot valmistettiin puolitoista vuosikymmentä sitten, hämmästyttivät ne koko autoteollisuutta. Ne olivat silloin jo varustetut itsetasautuvilla neste-painejarruilla, mitkä siihen asti olivat täysin tuntemattomat. Vuosi vuodelta tämän jälkeen on Chrysler tehnyt mullistavia keksintöjä ja parannuksia, jotka ovat tulleet määrääviksi koko autoteollisuudessa. Chrysler on kehittänyt korkeapuristeisen moottorin. on uranuurtaja pudotuskaasuttimen

kehittämisessä ja uskalsi ensimmäisenä ottaa käytäntöön nyt niin yleiset vähäpainerenkaat. Toiset ovat aina myöhemmin olleet valmiit käyttämään hyväkseen näiden parannusten suomia etuja. Chrysler on kuitenkin tehnyt lukuisia sellaisiakin parannuksia, joita muut eivät ole voineet jäljitellä — esim. moottorin "Floating Power" kiinnitysjärjestelmän. Jokainen Chryslerin tekemä keksintö ja parannus on ollut laatuaan niin mul-listava ja käyttökelpoinen, että joka vuosi, ennen kuin uudet mallit ovat lasketut kauppaan, koko automaailma on kiihkeästi toistanut kysymystä:

"Mitä uutta Chrysler tarjoo tänä vuonna?" Ja joka kerta Chrysler on antanut vastauksen tähän kysymykseen uudella, odottamattomalla tavalla.

Niinpä tänäkin vuonna Chrysler-autoissa on täysin omanlaatuinen ja yksilöllinen ulkoasu ja tämän lisäksi edellämainitut kaksi huomiota herättävää uutuutta, jotka kaksinkertaistavat Chryslerin suorituskyvyn.

Chrysler todistaa taaskin sen — mitä autoteollisuus pitää täysin todistettuna: Chrysler on uranuurtaja ja on nyt entistä enemmän kunniaksi mainehikkaalle nimelleen.

### **CHRYSLER-OMINAISUUKSIA.**

"Voimavara" on uuden säästöväihteen sattuvin ja kuvaavin nimitys.

Tähän sanaan, niin haetulta kuin se ehkä ensi silmäykseltä näyttääkin, sisältyy kaikki mitä 1939 säästövaihteen suorituskykyyn tulee. Sen rakenne on yksinkertainen ja luja. Auton kiihtyväisyys on sen ansiosta ennenkuulumaton ja sen joustavuus liikenteessä samoin kuin hallittavuus ei jätä toivomisen varaa. "Voimavara"-säästövaihteinen auto on turvallinen ja säästeliäs. Niin uskomattomalta kuin tuntuukin, kuluttaa autonne vähemmän poltto- ja voiteluainetta, moottori kuluu vähemmän ja huoltokustannukset ovat pienemmät, vaikkakin sen suorituskyky on lisääntynyt moninkertaiseksi.

"Voimavara"-säästövaihde toimii seuraavalla tavalla:

Aikaisemmassa säästövaihteessa ylivaihde kytkeytyi toimintaan vasta nopeuden ollessa noin 62 km/t., kun sen sijaan nyt ylivaihde kytkeytyy nopeuden ollessa noin 40 km/t. Autossa, joka on varustettu tällaisella laitteella, on ylivaihde käytännöllisesti katsoen toiminnassa kaikilla nopeuksilla. Epäilijän mieleen johtuu luonnollisesti heti, että auton kiihtyväisyys kärsii huomattavasti ylivaihteen toiminnasta, mutta näin ei kuitenkaan ole asia, sillä nerokkaan ja yksinkertaisen laitteen avulla ohjaaja voi kytkeä ylivaihteen irti milloin haluaa. Painettaessa kaasupoljin pohjaan ylivaihde laukeaa irti ja voiman-



siirto toimii normaalina. Heti kun nopeata kiihtyväisyyttä ei enää tarvita, nostetaan jalka kaasupolkimelta hetkiseksi, ja ylivaihde kytkeytyy uudestaan toimintaan. Lyhyesti: painamalla kaasupoljinta taikka ottamalla jalka siltä voidaan mielin määrin säätää ylivaihteen toimintaa.

”Voimavara”-säästövaihteella saavutetaan ehdottomasti taloudellisin tulos, sillä moottorin kierrosluku on alhainen ylivaihteen ollessa toiminnassa. Sen avulla saavutetaan suurin joustavuus liikenteessä sen vuoksi, että ylivaihteen kytkentä voidaan mielin määrin säätää kaasupolkimella ja käsivaihteiden käyttö jää harvinaisuudeksi, kuten seuraavasta selvenee. Autoa ajetaan kakkosvaihteella kiihdyttäen 40 km/t. nopeuteen ja jalka nostetaan kaasupolkimelta. Tällöin ylivaihde kytkeytyy toimintaan, jolloin kakkosvaihde vastaa tavallista kolmosvaihdetta. Jos on tarpellista hiljentää vauhtia esim. alle 20 km/t., niin ylivaihde kytkeytyy automaattisesti irti ja normaali kakkosvaihde on toiminnassa. Auto voidaan kiihdyttää nopeasti 40 km/t. nopeuteen, jolloin ylivaihde taas kytkeytyy toimimaan, ja vapaille väylille tultaessa siirretään vaihde kolmoseen ja painutaan taipaleelle. Jos matkalla esim. 70 km/t. nopeudesta halutaan kiihdyttää vauhtia esim. 90 km/t., ei tarvitse tehdä muuta kuin painaa kaasupoljin poh-

jaan, jolloin ylivaihde laukeaa irti ja auto syöksyy hetkessä haluttuun nopeuteen, jonka jälkeen voidaan taas siirtyä ylivaihteeseen ottamalla jalka hetkiseksi kaasupolkimelta. Normaaliin voimansiirtoon verraten on 1939 Chrysler-autoissa kaksi ylimääräistä vaihdetta, joita voidaan käyttää vaihdetankoon tai vipuun koskematta.

Tämän lisäksi on autossa vielä vapaapyörä, joka toimii nopeuden ollessa alle 40 km/t., toisin sanoen juuri niillä nopeuksilla, jolloin autot ilman vapaapyörää pyrkivät kulkemaan nykyien parhaankin ajajan ohjaamina. Jos kuitenkin syystä taikka toisesta halutaan kytkeä pois ylivaihde ja vapaapyörä, käy tämä päinsä sulkunupin avulla, jolloin vaihdelaatikko toimii aivan kuin siinä ei näitä laitteita olisikaan.

## **UUSI VAIHDETANGON ASENTO**

Tavallisesti on vaihdetanko ollut keskellä etuosaston lattiaa ja on tätä asentoa pidetty niin edullisena, ettei siihen ole vuosiin katsottu voitavan tehdä minkäänlaisia parannuksia. Viime aikoina on autoihin tässä suhteessa kuitenkin tehty eräitä muutoksia sikäli, että vaihteen muutto tapahtuu automaattisesti sähköön taikka tyhjiön avulla ja vaihdevipu on asennettu ohjaustangon yhteyteen

ohjauspyörän alle. Tästä on ollut seurausena, että etuosan lattiaan on jäänyt jaloille enemmän tilaa. Chrysler on monessa suhteessa ollut uranuurtaja, esim. leveiden istuimien ja avaran tilan valmistamisessa, ja ovat sen insinöörit myös oivaltaneet sen edun, minkä vaihdetangon siirtäminen ohjauspyörän alle suo, mutta he eivät ole tehneet tätä vaihdelaatikon luotettavan rakenteen kustannuksella. Chrysler-autoissa vaihteiden muutto tapahtuu täysin mekaanisesti, kuten ennenkin, vaikkakin vaihdetanko on nyt siirretty ohjauspyörän alle ohjaustangon yhteyteen.

Chryslerin uusi vaihteiden siirtojärjestelmä toimii täysin mekaanisesti, ilman minkäänlaisia sähköllä taikka tyhjiön avulla toimivia apulaitteita, jotka vähentävät luotettavuutta.

Vaihdejärjestelmä on aivan samanlainen kuin aikaisemmin. Vetämällä vaihdetankoa ylös ja itseemme päin siirtyy vaihde "ykköseen", työntämällä tanko eteen siirtyy vaihde "kakkoseen", ja vetämällä sen suoraan itseämme kohti pääsemme "kolmoseen". Peruutusvaihde on automaattisesti suojattu, eikä kytkeydy näillä vaihtamisliikkeillä, vaan vaihdevipua on kohotettava ylös ja vietävä eteenpäin.

Tällä uudella vaihdejärjestelmällä on monta etua, kuten: mukavuus, helppous, nopeus ja varmuus. Vaihde-



tanko yntyy välittömästi ohjaustankoon eikä siinä ole minkäänlaisia lisälaitteita, jotka voivat mennä epä-kuntoon taikka ovat haitallisia.

## **MUITA PARANNUKSIA**

Huomattavin parannus mikä on tehty 1939 Chrysler Imperial ja Chrysler Custom Imperial autoihin on niiden moottorissa, joka kehittää nyt kummassakin 130 hevosvoimaa.

Tämän lisäksi on kaikkien mallien jarruja huomattavasti parannettu, ne kestävät enemmän ja ovat tehokkaammat. Pyörien rakennetta on vahvistettu ja niiden kiinnitystapa on vahvempi. Moottorin "Floating Power" kiinnitystä on kehitetty edelleen ja on kuuluisa värinättömyys entistäkin täydellisempi. Kardaaniakseli on nyt suorassa linjassa moottorin kampiakselin kanssa, joten voiman siirto tapahtuu suoraviivaisesti.

Kytkimen tarttuvaisuus on entistä suurempi. Takasilta on vahvempi. Kaikissa malleissa on edellisen lisäksi joukko parannuksia, jotka kaikki yhdessä todistavat, että v. 1939 Chrysler-autot ovat arvokkaammat kuin mitkään muut.

## **UUDET KORITYYPIT**

Chrysler Royal ja Chrysler Imperial autojen korit ovat kokonaan uudenmalliset. Ne ovat uudenmallisesti virtaviivaiset ja suuresti parannetut

viimevuotisesta. Chrysler Custom Imperial autojen korit ovat myös uudenmalliset, mutta ne eroittautuvat kuitenkin selvästi muista Chyslereistä: korin yhteyteen on rakennettu ulkoneva matkatavarasäiliö, kun taas Royal ja Imperial malleissa matkatavarasäiliö sulautuu kokonaan koriin.

**Korin ulkoasu.** Kaikkien mallien ulkoasu on suuresti muuttunut. Jäähdyttäjän verkko on hyvin aistikas, lokasuojat ovat mykevän virtaviivaiset ja lyhdyt ovat upotetut etummaisiin lokasuojiin. Konepelti on uudestaan suunniteltu samoin kuin puskurit. Tuulilasit ovat V-malliset, mikä suuresti täydentää auton virtaviivaisuutta. Royal ja Imperial malleissa on leveämmät korit ja kapeammat astinlaudat. Korin takaosa kaartuu sulavasti alaspäin kaveten puskuria kohden. Takaosassa ei enää ole ulkonevaa matkatavarasäiliötä, vaikkakin matkatavaratilaa on siinä enemmän kuin aikaisemmin. Custom Imperial mallien uljasta ulkoasua ei ole viimevuotisesta sanottavammin muutettu.

**Korin sisustus.** Kaikkien mallien sisustus on uusittu. Royal ja Imperial malleissa on uusi pyramiidimallinen kojelauta, joka sulautuu aistikkaasti V-mallisen tuulilasin kanssa. Custom Imperial mallien kojelauta on myöskin uusittu. Kaikki mittarit ovat nyt ryhmitetyt aivan ohjaajan eteen ja ne ovat hyvin näkyvissä. Kojelautaan on

varattu sopiva tila radiota varten ja hansikaslokero on erikoisen tilava.

Royal ja Imperial mallien istuimet ovat entistäkin leveämmät. Kaikissa malleissa on uusimallinen verhoilu, uudet heloitukset, uusimallinen ohjauspyörä ja merkinantorengas sekä enemmän jalkatilaa auton etuosassa. Kaikki mallit ovat varustetut uuden-aikaisella vaihdevivulla, joka liittyy ohjaustankoon ohjauspyörän alla, mistä johtuu, että etulattiassa ei enää ole muita tilaaottavia laitteita kuin polkimet. Kaikissa malleissa on käsijarrun vipu aivan ohjaajan vieressä kojelaudan alla, mihin ohjaaja ylettyy vaivattomasti.

**Tuuletus.** Jo viime vuoden malleissa oli tuuletusmahdollisuus hyvin tehokas lähennellen n.s. ilmastoimista. V. 1939 Chrysler autoihin on kuitenkin tehty tässä suhteessa hyvin huomattava parannus. Rintalevyssä olevaan tuuletusaukkoon on nyt asennettu hyönteisverkko ja sadeveden kokooja. Nyt voidaan tuuletusaukko pitää auki kaikissa olosuhteissa, vieläpä rankkasateessakin, sillä tuuletusaukossa oleva veden kokooja ei laske pisaraakaan auton sisään, vaan johtaa veden suoraan auton alle ja pois. Jos joskus joudutaan ajamaan sellaisessa myrskyssä ettei ikkunoita mitenkään voida pitää auki, voidaan auton sisään sittenkin johtaa raitista ilmaa tuuletusaukon kautta. Veden

kokoojan lisäksi tuuletusaukossa on verkko, joka siivilöi sisään tulevista ilmasta kaiken pölyn, noen, hyönteiset y.m., joten ilma, joka johdetaan auton sisään, on täysin puhdasta. Normaaliolosuhteissa voidaan tuuletus luonnollisesti järjestää mielen mukaisesti säätämällä tuuletusikkunoita. Edellämainitulla parannuksella on tuuletus tehty kaikissa Chrysler-autoissa niin tehokkaaksi, että samanlaista tapaa tuskin missään muussa.

### **KOLME ERI SARJAA**

Chrysler-autoja valmistetaan tänäkin vuonna kolmea eri sarjaa: Chrysler Royal, Chrysler Imperial ja Chrysler Custom Imperial. Seuraavassa esitämme mitä korityyppejä on saatavana kussakin sarjassa:

#### **CHRYSLER ROYAL**

**119"—138" = 3.02—3.51 m akseliväli**

SEDAN. 4-OVINEN, 5-HENGEN. Hyvin tilava matkatavarasäiliö auton takana. SEDAN. 2-OVINEN, 5-HENGEN. Ovet ovat hyvin leveät ja etuistuimien selkämykset kääntyvät eteenpäin, joten autoon nouseminen on erittäin helppoa.

COUPE. 2-HENGEN. Istuimella on harvinaisen runsaasti tilaa 2 hengelle ja auton takaosassa on matkatavaratilaa yllin kyllin.

SEDAN. 8-HENGEN, ILMAN VÄLILASIA. Pitkän alustan ansiosta on kori erit-



täin tilava. Varaistuimet ovat tilavat ja ulottuvat auton koko leveydelle ja autossa on runsaasti tilaa 8 hengelle. Ohjaajan osasto ei ole erotettu välilasilla. Etu- ja takaosaston verhoiluun on käytetty samaa ainetta.

SEDAN LIMOUSINE. 8-HENGEN, VARUSTETTU VÄLILASILLA. Ohjaajan osasto on verhoiltu nahalla ja sen erottaa takaosastosta etuistuimen selkämykseen laskeutuva välilasi. Takaosaston verhoilu on verkkaa. Varaistuimet ovat leveät ja tilavat.

### **CHRYSLER IMPERIAL** **125" = 3.17 m akseliväli.**

SEDAN. 4-OVINEN, 5-HENGEN. Hyvin tilava matkatavarasäiliö auton takana.

SEDAN. 2-OVINEN, 5-HENGEN. Ovet ovat hyvin leveät ja etuistuimien selkämykset kääntyvät eteenpäin, joten autoon nouseminen on erittäin helppoa.

COUPE. 2-HENGEN. Istuimella on harvinaisen runsaasti tilaa 2 hengelle ja auton takaosassa on matkatavaratilaa yllin kyllin.

### **CHRYSLER CUSTOM IMPERIAL** **144" = 3.66 m akseliväli.**

SEDAN. 8-HENGEN, ILMAN VÄLILASIA. Pitkän alustan ansiosta on kori erittäin tilava. Varaistuimet uppoavat etuistuimen selkänojaan ja ovat koko korin levyiset. Autossa on harvinaisen runsaasti tilaa 8 hengelle. Oh-

jaajan osasto on hyvin loistelas, mutta se ei ole erotettu välilasilla takaosastosta. Verhoiluun on kummassakin osastossa käytetty samaa ainetta.

SEDAN LIMOUSINE. 8-HENGEN, VARUSTETTU VÄLILASILLA. Ohjaajan osasto on verhoiltu nahalla ja sen eroittaa takaosastosta etuistuimen selkänojaan laskeutuva välilasi. Takaosaston verhoilu on kangasta. Varistuimet ovat leveät ja tilavat.

## ERITTELY.

### CHRYSLER ROYAL

**Etuakseli.** Erillinen etupyörien jousitus.

**Taka-akseli.** Puolikantava, Hypoid-kardaanipyörät. Rullalaakerit kaikkialla.

**Kori.** Kokoteräksinen. Katto, kannatuspylväät ja kynnykset uutettu yhdeksi kokonaisuudeksi sekä sidottu ja tuettu teräslevyillä ja -kiskoilla. Ruostesuojattu.

**Jarrut.** Chrysler 4-pyörä-nestejarrut, täysin vesi- ja tomutiiviit. Erillinen käsijarru.

**Kytkin.** Täydellisesti tuuletettu yksilevyinen kuivakytkin, halkaisija 10". Kytkimen irroituslaakeri pysyväisesti voideltu.

**Jäähdytys.** Vesipumpun avulla. Kaksoiskiärtotermostaatti. Koko silin-

terinterin pituudelle ulottuva jäähdytysvesivaippa.

**Voimansiirto.** Hotchkiss-mallia. Takajouset vaimentavat vetovoimasta ja jarrutuksesta johtuvat sysäykset.

**Sähkölaitteet.** Akku 6 volttia, 3 kennoa, 15 levyä, 119 amp/t. Auto-maattinen sytytyksen säätö. Käynnistinmoottorin vetopyörä työntyy mekaanisesti hammaskehään ennen pyörittämistä.

**Moottori.** 6-silinterinen sivuventtiili-moottori "Floating Power" kiinnitys, silinterin halkaisija 85.73 mm, iskunpituus 114.3 mm, tilavuus 3.97 ltr, kehittää 100 hv 3600 min/kierr., puristus 6.2:1. 8-hengen autoissa on aluminikansi. jolloin puristus on 7.1:1 ja moottori kehittää 107 hv.

**Runko.** Järeä, molemmista päistään taivutettu ja X-vahvikkeella tuettu. Rungon läpileikkaus laatikkomallia, sivupalkin korkeus 6".

**Polttoainejärjestelmä.** Suora pudotus-kaasutin, tyhjänäkäyntisäätö ja säädettävä kiihdytyspumppu, auto-maattinen etulämmityksen säätö. Öljyllä suodattava ilmanpuhdistaja. Polttoainemittari kojelaudassa. Säiliön tilavuus 68 litr.

**Jouset.** Amola terästä. Edessä erilliset kierrejouset. Takana puolisoikeat, jousilevyt ohennettu päistään kitinän estämiseksi ja varustettu metallisuojuksella. Vakaaja.

**Ohjaus.** Rullasimpukkaohjaus. Haarukkarulla ja simpukka varustettu rullalaakerilla. Vaihdevipu ohjauspyörän alla.

**Vaihdelaatikko.** Äänettömästi toimiva synkronisoitu ja kaikki hammaspyörät vinohammastetut. "Voimavara"-säästövaihde.

**Akseliväli.** 5-hengen autoissa 119" = 3.02 m. 8-hengen autoissa 138" = 3.51 m.

**Pyörät ja renkaat.** 5 teräslevypyörää. 5-hengen autoissa 625—16 HD. vähäpainerenkaat. 8-hengen autoissa 650—16 HD. vähäpainerenkaat.

**Huom.! Oikeus muutoksiin pidätetään.**

## CHRYSLER IMPERIAL

**Etuakseli.** Erillinen etupyörien jousitus.

**Taka-akseli.** Puolikantava, Hypoidkardaanipyörät. Säädetävät rullalaakerit kaikkialla.

**Kori.** Kokoteräksinen. Katto, kannatuspilarit ja kynnykset uutettu yhdeksi kokonaisuudeksi sekä sidottu ja tuettu teräslevyillä ja -kiskoilla. Ruostesuojattu.

**Jarrut.** Chrysler 4-pyörä-nestejarrut, täysin vesi- ja tomutiiviit. Erillinen käsijarru.

**Kytkin.** Täydellisesti tuuletettu yksilevyinen kuivakytkin, halkaisija 11". Kytkimen irroituslaakeri pysyväisesti voideltu.



**Jäähdytys.** Vesipumpun avulla. Kaksoiskiертotermostaatti. Koko silinterin pituudelle ulottuva jäähdytys-vesivaippa.

**Voimansiirto.** Hotchkiss-mallia. Takajouset vaimentavat vetovoimasta ja jarrutuksesta johtuvat sysäykset.

**Sähkölaitteet.** Akku 6 voltia, 3 kennoa, 17 levyä, 120 amp/t. Automaattinen sytytyksen säätö. Käynnistinmoottorin vetopyörä työntyy mekaanisesti hammaskehään ennen pyörittämistä.

**Moottori.** 8-silinterinen sivuventtiili-moottori, silinterin halkaisija 82.55 mm, iskunpituus 123.83 mm, tilavuus 5.3 ltr. Kehittää 130 hv.

**Runko.** Järeä, molemmista päistään taivutettu ja X-vahvikkeella tuettu. Rungon läpileikkaus laatikkomallia, sivupalkin korkeus 8".

**Polttoainejärjestelmä.** Kaksoispudotuskaasutin, tyhjänäkäyntisäätö ja säädettävä kiihdytyspumppu. Automaattinen etulämmityksen säätö. Öljyllä suodattava ilmanpuhdistaja ja imuäänen vaimentaja. Polttoainemittari kojelaudassa. Säiliön tilavuus 75 ltr.

**Jouset.** Amola terästä. Edessä erilliset kierrejouset. Takana puolisoikeat, jousilevyt ohennettu päistään kitinän estämiseksi ja varustettu metallisuojuksella. Vakaaja edessä ja takana.

**Ohjaus.** Rullasimpukkaohjaus. Haarukkarulla ja simpukka varustettu rullalaakerilla. Vaihdevipu ohjauspyörän alla.

**Vaihdelaatikko.** Äänettömästi toimiva synkronisoitu ja kaikki hammaspyörät vinohammastetut. "Voimavara"-säätövaihde.

**Akseliväli.** 125"=3.17 m.

**Pyörät ja renkaat.** 5 teräslevypyörää. 650—16 HD. vähäpäinerenkaat.

**Huom.! Oikeus muutoksiin pidätetään.**

## **CHRYSLER CUSTOM IMPERIAL**

**Etuakseli.** Erillinen etupyörien jousitus.

**Taka-akseli.** Puolikantava, Hypoid-kardaanipyörät. Säädetävät rullalaakerit kaikkialla.

**Kori.** Kokoteräksinen. Katto, kannatuspilarit ja kynnykset uutettu yhdeksi kokonaisuudeksi sekä sidottu ja tuettu teräslevyillä ja -kiskoilla. Ruostesuojattu.

**Jarrut.** Chrysler 4-pyörä-nestejarrut, täysin vesi- ja tomutiiviit. Erillinen käsijarru.

**Kytkin.** Täydellisesti tuuletettu yksi-levyinen kuivakytkin, halkaisija 11". Kytkimen irroituslaakeri pysyväisesti voideltu.

**Jäähdytys.** Vesipumpun avulla. Kaksoiskiertotermostaatti. Koko silinterin pituudelle ulottuva jäähdytys-vesivaippa.

**Voimansiirto.** Hotchkiss-mallia. Takajouset vaimentavat vetovoimasta ja jarrutuksesta johtuvat sysäykset.

**Sähkölaitteet.** Akku 6 volttia, 3 kennoa, 17 levyä, 136 amp/t. Automaattinen sytytyksen säätö. Käynnistinmoottorin vetopyörä työntyy mekaanisesti hammaskehään ennen pyörittämistä.

**Moottori.** 8-silinterinen sivuventtiili-moottori, silinterin halkaisija 82.55 mm, iskunpituus 123.83 mm, tilavuus 5.3 ltr. Kehittää 130 hv.

**Runko.** Järeä, molemmista päistään taivutettu ja X-vahvikkeella tuettu. Rungon läpileikkaus laatikkomallia, sivupalkin korkeus 8".

**Polttoainejärjestelmä.** Kaksoispudotuskaasutin, tyhjänäkäyntisäätö ja säädettävä kiihdytyspumppu. Automaattinen etulämmityksen säätö. Öljyllä suodattava ilmanpuhdistaja ja imuäänen vaimentaja. Polttoainemittari kojelaudassa. Säiliön tilavuus 75 ltr.

**Jouset.** Amola terästä. Edessä erilliset kierrejouset. Takana puolisoikeat, jousilevyt ohennettu päistään kitinän estämiseksi ja varustettu metallisuojuksella. Vakaaja edessä ja takana.

**Ohjaus.** Rullasimpukkaohjaus. Haarukkarulla ja simpukka varustettu rullalaakerilla. Vaihdevipu ohjauspyörän alla.

**Vaihdelaatikko.** Äänettömästi toimiva synkronisoitu ja kaikki hammaspyörät vinohammastetut. "Voimavara"-säästövaihde.

**Akseliväli.** 144" = 3.66 m.

**Pyörät ja renkaat.** 6 teräslevypyörää. 750—16 HD. vähäpainerenkaat, varmuus "Lifeguard" sisärenkaat. Kaksi varapyörää upotettu etummaisiin lokasuojiin.

**Huom.! Oikeus muutoksiin pidätetään.**